

Essai Mazda CX-60 3.3l diesel : à contre-courant et pourtant !

écrit par Luc Vandersleyen



MAZDA, le constructeur d'Hiroshima, a souvent travaillé à contre-courant. Ainsi, alors que les autres constructeurs abandonnaient leurs recherches sur le moteur Wankel, Mazda a misé sur ce moteur rotatif. De même, lorsqu'il a fallu faire un véhicule électrique, Mazda a décidé d'en limiter le coût et le poids en le dotant d'une petite batterie, quitte à n'avoir qu'une petite autonomie. Il s'agit bien sûr du [MX-30](#) que nous avons également essayé. Alors qu'il était important de pouvoir proposer un véhicule hybride autorechargeable, le constructeur japonais a sorti la MAZDA 2 Hybrid, qui n'était autre qu'une Toyota rebadgée. Ce n'est que l'an dernier, qu'il a proposé à sa clientèle un véhicule hybride rechargeable avec le [CX-60 essence 2.5 PHEV](#) que nous avons essayé en début d'année. Enfin, en janvier dernier, Mazda a décidé de donner une grande autonomie à son MX-30 en l'équipant d'un générateur qui joue le rôle de prolongateur d'autonomie à essence. Ce générateur n'est autre qu'un petit moteur Wankel qui vient se loger à côté du moteur électrique. Ainsi, il peut se contenter d'une plus petite batterie encore, mais offre une autonomie de plus de 600 km... Alors que l'Union Européenne et de nombreux pays ne veulent plus entendre parler de moteur diesel, MAZDA crée un tout nouveau bloc diesel pour son plus gros véhicule : le CX-60 et ce moteur de 3,3 litres dispose de 6 cylindres en ligne afin d'être le plus sobre possible.







PRESENTATION DE CE MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV DIESEL AWD :

Nous vous avons présenté le CX-60 équipé du moteur essence de 2,5 l PHEV de 326 ch avec son moteur électrique de 17,8 kWh. Aujourd'hui, nous essayons, pour vous, le CX-60 diesel. Ce véhicule est équipé d'un tout nouveau moteur diesel avec 6 cylindres en ligne de 3283 cm³ d'une puissance de 254 ch (187 kW) à 3.750 tr/min avec un couple de 550 Nm de 1500 à 2.400 tr./min. Il reçoit une hybridation légère -MHEV- avec un moteur électrique de 17 ch et 153 Nm, qui est disposé entre le moteur diesel et la boîte automatique à 8 rapports et qui est raccordé à une batterie lithium-ion de 48 V et de 0,33 kWh. Ce moteur électrique soutient le moteur thermique en utilisant l'énergie récupérée en roue libre ou lors des ralentissements et freinages. De plus, cette assistance est bienvenue lors des démarrages et sert, aussi, à fluidifier les changements de rapport de la boîte auto. Ainsi, ce CX-60 diesel peut passer de

0 à 100 km/h en 7,4 secondes et atteindre 219 km/h tout en diminuant la consommation de gasoil, que le constructeur annonce de 5,3 l/100 km avec des émissions de CO₂ de seulement 139 g/km.







Cependant, a aucun moment, ce véhicule de 2 tonnes (2.012 kg) ne peut se mouvoir avec l'électricité seule et on ne démarrera jamais en mode électrique. Bien sûr, **les ingénieurs d'Hiroshima**

ont utilisé toutes les techniques possibles pour être en accord avec les normes européennes en ayant en tête la norme Euro 7 qui devrait arriver en 2025. De ce fait, les émissions de CO₂ et de Nox sont réduites au minimum. Mazda a ainsi augmenté la cylindrée du moteur pour augmenter la plage de régime à combustion pauvre et a conçu et utilisé une technologie de combustion inédite et très innovante : la **DCPCI -Distribution-Controlled Partially Premixed Compression Ignition-**. Il s'agit d'un allumage par compression à charge partiellement prémélangée, contrôlé par la distribution. Cette technique augmente le rendement thermique de plus de 40%. D'autre part, tout l'air excédentaire est utilisé pendant la combustion grâce à une chambre de combustion avec tête de piston ovoïde qui divise le mélange air-gasoil en 2 régions à l'intérieur de l'évidement du piston, d'où une combustion plus efficace. Une réduction du bruit est obtenue, aussi, grâce à une combustion idéale avec une forme de pulvérisation très dispersée.

A cela, Mazda a ajouté un double arbre à cames en tête et un calage variable des soupapes qui change la phase de l'arbre à cames. Aussi, le contrôle interne de l'EGR permet d'obtenir une combustion avec un faible rapport carburant/air. Bien sûr, à côté de cela, il y a la réduction de la formation d'oxyde d'azote. Evidemment, pour réduire ces Nox, il y a un post-traitement SCR avec AdBlue. Il y a aussi, les bien connus catalyseurs d'oxydation et **filtre à particules**. Rappelons encore que nous avons affaire ici à une **transmission intégrale permanente i-ACTIV-AWD**. Ce système AWD, basé sur une propulsion de Mazda, adopte une transmission intégrale avec **embrayage multidisque à commande électronique**. Ainsi, le comportement du CX-60 garde sa neutralité de propulsion en virage tout en assurant l'équilibre grâce à la stabilité des 4 roues motrices. Cette stabilité devrait être particulièrement élevée sur routes glissante ou sinueuse.







ET L'HABITACLE DE NOTRE MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV DIESEL iAWD TAKUMI :

L'habitacle de notre véhicule d'essai était **particulièrement luxueux**, puisque notre CX-60 était une version haut de gamme TAKUMI. Cette dernière a été créée pour l'environnement urbain. L'intérieur est garni de cuir Nappa blanc avec une bande centrale noire. Il y a des finitions en bois d'érable et en textiles tissés de haute qualité. **L'artisanat japonais atteignant, ici, les plus hauts niveaux de qualité pour ces 2 matériaux.** Les textures sont créées à l'aide de méthodes traditionnelles, mais avec de nouvelles technologies. Le traitement des boiseries en érable reflète l'esthétique japonaise du Hacho, qui signifie équilibre asymétrique. Les différents motifs et fils des tissus sont sensibles aux changements d'incidence lumineuse et une technique de couture japonaise, le KAKENUI, crée

des « surpiqûres suspendues » sur le tableau de bord, notamment. Le volant est gainé de cuir noir avec surpiqûres blanches et dispose d'un réglage électrique.

















Mazda a aussi équipé ce CX-60 d'un nouveau réglage de **personnalisation du siège conducteur**. Il utilise la reconnaissance faciale pour faire l'ensemble de ses réglages. Cet habitacle, revêtu de blanc est encore mis en valeur par l'éclairage venant du toit panoramique vitré (optionnel). Le mobilier est parfaitement dessiné pour le confort de tous les passagers. **Les sièges sont très confortables** avec de nombreux rangements et les passagers arrière sont bien installés, sauf au centre. La banquette, n'est, malheureusement pas coulissante et le dossier n'est pas inclinable. **Le volume du coffre est correct avec 570 l qui peuvent passer à 1726 l en abaissant les dossiers du siège arrière**. Pour le tableau de bord, nous disposons d'un combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces avec affichage « tête haute » et au centre, nous avons un écran tactile de 12,3 pouces aussi, mais il n'est tactile qu'à l'arrêt. Lorsque l'on roule, il faudra utiliser la commande rotative de la console centrale. Bien sûr, **Apple CarPlay et Android Auto** sont compatibles tandis que 2 ports USB sont disponibles à l'avant et à l'arrière ainsi que 2 prises 12V et 1 prise 220V.

EN ROUTE AVEC NOTRE MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV DIESEL 8AT iAWD 254 ch TAKUMI- Machine Grey :

Bien installé derrière le volant, **nous démarrons avec un léger grondement du groupe diesel**, qui ne claque pas. Les accélérations sont franches et les vitesses de la boîte auto passent en douceur. Nous roulons facilement en ville malgré les 4,745 m de long et les 1,890 m de large (hauteur : 1,68 m). La position de conduite est excellente ainsi que la visibilité et ce CX-60 est **très maniable**. **Sur autoroute**, aux vitesses autorisées, **le moteur tourne à environ 1500 – 2000 tr/min**. Si on enfonce l'accélérateur, le grondement devient plus puissant sans jamais être assourdissant et **nous disposons d'une belle souplesse et d'une grande réserve de puissance**. Le confort est de haut niveau et nous apprécions les suspensions qui sont assez fermes. **Sur petites routes sinueuses, il s'inscrit parfaitement en courbe et reste stable sur ses appuis**, grâce, notamment, **au Kinematic Posture Control (KPC), technologie propre à Mazda**. Cette dernière agit sur la structure de la suspension arrière multibras, qui est conçue pour s'opposer à la force de soulèvement et tirer la carrosserie du véhicule vers le bas lorsque l'on freine. Ainsi, le système freine légèrement la roue arrière intérieure pour atténuer le roulis et tirer la carrosserie vers le bas. Néanmoins, malgré tout le CX-60 n'est pas un SUV sportif mais bien **un SUV très agréable à conduire avec un moteur vraiment bien abouti !**







Bien sûr, sur route dégradées, ses suspensions plus fermes, détériorent un peu le confort des passagers et le franchissement de casse-vitesse, en ville, devient parfois **inconfortable**. D'autre part, certaines aides à la conduite se montrent parfois trop intrusives comme le système de maintien de voie par exemple. On dispose aussi du **système MI-DRIVE qui propose 4 modes de conduite : Normal, Sport, Off-Road et Towing**. Le mode normal cherche le meilleur équilibre entre rendement énergétique, performance et confort. Le Sport, maximalise les performances dynamiques et la réactivité. **Le mode Off-Road optimise les 4 roues motrices, le système de contrôle de traction (TCS) pour la meilleure traction possible sur terrains accidentés ou glissants.** Attention, du fait de sa **garde au sol très limitée -179 mm-**, ce CX-60 n'est qu'un **tout chemin qui devra rester sur des chemins peu accidentés**. Il dispose, néanmoins d'un Hill Descent Control. Enfin le mode Towing permet d'optimiser la traction avec un attelage. Attention, ce CX-60 ne peut tracter que 2,5 tonnes.

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE LA MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV DIESEL 8AT iAWD 254 ch -TAKUMI-Machine Grey :

Lors de cet essai, nous avons parcouru plus de 550 km en ville, sur petites routes et sur autoroute et avons consommé en moyenne 5,8 l/100 km tandis que les émissions de CO₂ étaient de 139 g/km. Cela est particulièrement raisonnable pour un 6 cylindres dans un véhicule de 2 tonnes ! D'autre part, le prix de notre MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV Diesel 254 ch 8AT i-ACTIV AWD-TAKUMI-Machine Grey était 60.690 Euros. Le prix de cette version TAKUMI était de 53.590 Euros plus les options :

- Peinture Machine Grey : 1.100 E
- Convenience et Sound Pack : 2.900 E
- Driver Assist pack : 1.700 E
- Le toit panoramique électrique : 1.400 E

Total des options : **7.100 Euros.**

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957,00€	4957,00€	826,76€
Taxe de circulation annuelle	1509,16€	1509,16€	1676,66€
Eco malus	/	0€	/

